

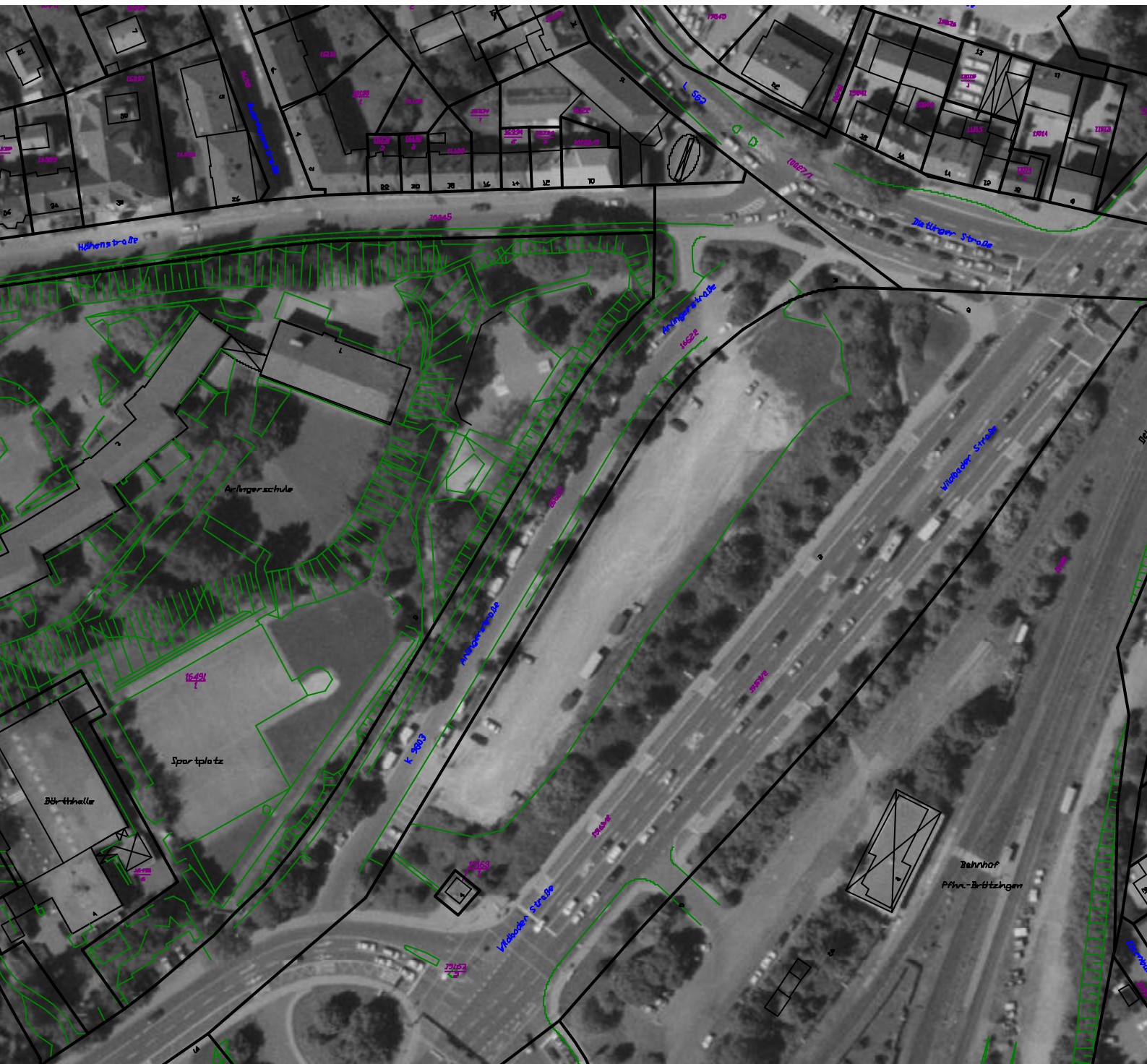
**Bebauungsplan Teilgebiet „Arlinger“
- Ausschnitt „Zwischen Arlingerstraße und Wildbader Straße“**

**Begründung
gemäß § 9 (8) BauGB**

A. Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich am südöstlichen Rande des Stadtteils Arlinger. Die genaue Abgrenzung ist im beiliegenden Lageplan dargestellt. Dieses 1,38 ha große Gebiet wird begrenzt

- im Norden durch die Dietlinger Straße und der Höhenstraße,
- im Osten durch die Wildbader Straße, L 294
- im Süden und Westen durch die Arlingerstraße



B. Erfordernis der Planaufstellung

Das Deutsche Rote Kreuz, Ortsverein Pforzheim/Katastrophenschutz ist seit Anfang der 80er Jahre im Gebäude Ispringer Pfad 8 untergebracht. Dieses Gebäude wurde von der Autobahnpolizei übernommen und zur vorübergehenden Nutzung dem DRK Pforzheim zur Verfügung gestellt. Das Gebäude ist mittlerweile in einem desolaten Zustand. Die tragenden Teile sind mit einer Notunterstützung versehen, die Gebäudehülle außen sowie der gesamte technische Standard im Gebäude sind sanierungsbedürftig. Seit geraumer Zeit wurde deshalb nach einer Ersatzunterkunft gesucht, der Bereich Arlingerstraße / Wildbader Straße hat sich als sehr geeignet herausgestellt.

Im Zuge dieser Neubaumaßnahme möchte auch das Deutsche Rote Kreuz, Kreisverband Pforzheim, auf diesem Gelände Neubauten u. a. für die Rettungswache errichten. Der augenblickliche Standort in der Kronprinzenstraße ist eher als ungünstig zu bewerten, da er von verkehrsberuhigten Zonen umgeben ist. Dabei kommt es immer häufiger zu Verkehrsbehinderungen, die ein schnelles Ausrücken verzögern.

Bevor der Gemeinderat am 30.11.1999 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan fasste, wurden mehrere Alternativstandorte (u.a. Bauhof und Brötzingen Kleinbahnhof) untersucht. Letztendlich waren die Lage, die Grundstücksgröße und die schnelle Verfügbarkeit des Grundstücks für den jetzt geplanten Standort maßgebend.

C. Einordnung in übergeordnete Planung

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Pforzheim von 1983 wird der Geltungsbereich als geplante Parkplatz bzw. Parkhausfläche ausgewiesen. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Sinne des vorliegenden Bebauungsplanes ist vorgesehen.

D. Bestehender Bebauungsplan

Der rechtsgültige Bebauungsplan Teilgebiet Brötzingen, Ausschnitt „Ehemaliger Kleinbahnhof und Umgebung“ vom 23.12.1976 sieht für diesen Bereich Verkehrsflächen, öffentliche Parkflächen sowie öffentliche Grünflächen (Erdwall) vor.

E. Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

1. Erschließungssituation

Das Planungsgebiet ist umgeben von der Wildbader Straße (B 294), Arlingerstraße, Höhenstraße und der Dietlinger Straße. Direkte Zufahrtsmöglichkeiten zu den Baugrundstücken sind jedoch nur über die Arlinger- und die Höhenstraße möglich. Dabei bildet die Arlingerstraße die Hauptzufahrt zum Planungsgebiet.

Die momentanen Planungen (DRK) betreffen überwiegend den jetzigen Parkplatzbereich. Die Arlingerstraße selbst bleibt in ihrer Breite und mit der Baumallee erhalten und wird lediglich in der Verbindung zur Höhenstraße verbreitert und mit einem einseitigen Gehweg versehen.

Eine langfristige Konzeption zur Verkehrsführung sieht für den Bereich Kelterstraße/Wildbader Straße/Dietlinger Straße und Habermehlstraße eine Kreisverkehrslösung mit zwei Kreisverkehren vor. Diese Überlegungen wurden in dem vorliegenden Bebauungsplan insoweit berücksichtigt, dass diese Option in späterer Zeit verwirklicht werden kann.

2. Grundbesitzverhältnisse

Das Planungsgebiet ist vollständig in städtischem Eigentum.

3. Vorhandene Nutzung

Das Planungsgebiet ist als Park-and-ride-Parkplatz ausgewiesen. Diese Fläche wird aufgrund der Nähe zum Brötzingen Kleinbahnhof vor allem von Pkws, die Arlingerstraße auch als LKW-Abstellplatz genutzt. Das Areal dient auch als Reserve-Parkfläche für Großveranstaltungen in Pforzheim. Die Auslastung ist innerhalb des Tages und der Woche unterschiedlich hoch. Insgesamt jedoch wird der Parkplatz in seiner jetzigen Größe nicht mehr benötigt. Der Parkplatz ist gegenüber der Wildbader Straße und der Dietlinger Straße durch einen begrünten Erdwall abgegrenzt.

Im südwestlichen Teil des Planungsgebietes befindet sich ein Kiosk, der auch an dieser Stelle verbleiben soll.

4. Altlasten

Für das Planungsgebiet liegen Altlasteninformationen vor, nach denen das Gelände früher (vermutlich um die Jahrhundertwende bis in die 30'er Jahre) als Bahnhofsgelände genutzt wurde. Bahnhöfe und umliegende Gleisanlagen sind und waren bevorzugte Umschlagplätze von altlastenrelevanten Stoffen. Bei einer orientierenden Untersuchung wurden über die Fläche insgesamt acht Bohrungen bis in eine Tiefe von max. drei Meter unter Gelände abgeteuft. Die untersuchten Proben zeigen auffällige Konzentrationen bei Polyaromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Mineralölkohlenwasserstoffen sowie bei Chrom ges.. Die gefundenen Schadstoffkonzentrationen im Boden liegen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung als Katastrophenschutzleitzentrum im tolerierbaren Bereich. Abfallrechtlich haben die gefundenen Konzentrationen mit Zuordnungswerten von teilweise > Z 1.2. nach LAGA Folgen für den bei der Bebauung anfallenden Erdaushub.

Seitens des Amtes für Umweltschutz bestehen insgesamt keine Einwände gegen eine Bebauung des Grundstücks. Da es sich bei der orientierenden Untersuchung des Geländes nur um eine stichprobenartige Überprüfung gehandelt hat, muss grundsätzlich mit Kontaminationsschwerpunkten an anderen Stellen gerechnet werden. Die anfallenden Erdarbeiten auf dem Gelände sind daher von einem unabhängigen Gutachter zu begleiten, der die Arbeiten hinsichtlich der Belange von Bodenschutz und Abfallrecht überwacht und diese mit dem Amt für Umweltschutz vorab abstimmt.

F. Umweltbericht

1. Naturschutzrechtliche Ausgangssituation

Für den vorliegenden Bebauungsplan ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Da das Areal dem beplanten Innenbereich zuzuordnen ist, sind die Vorschriften des § 8 a BNatSchG zu beachten.

2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile, Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Umweltauswirkungen

2.1 *Mensch*

Das jetzige Areal wird überwiegend als Abstellfläche für Pkws und Lkws genutzt. Durch eine Bebauung der jetzigen Parkplatzfläche werden sich vermutlich die Verkehrsmengen entlang der Arlingerstraße verringern; somit sind durch die Überplanungen keine nachteiligen Auswirkungen für die nördlich angrenzenden Nutzungen (Sportplatz, Skateranlage und Schule) zu erkennen.

2.2 *Tiere und Pflanzen*

Der Bereich, welche für Tiere und Pflanzen von Bedeutung ist, reduziert sich hauptsächlich auf den Erdwall zur Wildbader und Dietlinger Straße sowie die öffentlichen Grünflächen. Ihre Wertigkeit ist insgesamt als sehr gering einzustufen. Nicht standortgerechte Bepflanzung durch Koniferen sowie pflegeleichte Bodendeckerbepflanzung tragen dazu ihren Teil bei. Durch die Überplanung erfolgt somit keine Verschlechterungen der jetzigen Situation.

2.3 *Boden und Wasser*

Die jetzige Parkplatzfläche ist überwiegend mit einer groben Schotterdecke versehen. Durch diese Nutzung muss bereits jetzt von einer starken Verdichtung der Oberfläche ausgegangen werden. Lediglich der Erdwall und die öffentlichen Grünflächen sind gänzlich unversiegelt und weisen somit eine höhere Filter- und Pufferfunktion sowie der Grundwasserneubildungsrate auf.

Die versiegelte Fläche, welche für die Neubauten und die Parkierungsflächen benötigt wird, bewegt sich bei ca. 80 % der Grundstücksfläche. Da nutzungsbedingt keine Verbesserungen erwirkt werden können, wurde das Grundstück auf die unbedingt notwendige Größe reduziert. Die privaten Grünflächen sollen dazu genutzt werden, den Freibereich insgesamt attraktiver zu gestalten und zu bepflanzen. Eine ökologische Aufwertung im Vergleich zur jetzigen Situation ist jedoch nicht zu erwarten.

Eine Flachdachbegrünung wird als Ausgleich für die Flächenversiegelung vorgeschrieben, auf dem öffentlichen Parkplatz sollen die Stellplätze in wasserdurchlässigen Belag hergestellt werden.

2.4 *Luft und Klima*

Durch die Bebauung kommt es voraussichtlich zu einer geringfügigen Aufheizung des Lokalklimas. Durch die bestehende Schotterdecke und der asphaltierten Arlingerstraße ist jedoch von keiner wesentlichen Verschlechterung der Werte auszugehen.

Der Standort ist darüber hinaus durch seine Lage an stark befahrenen Straßen gekennzeichnet, die entsprechende Emissionen verursachen. Somit kommt diese Grundstücksfläche nur für bestimmte ausgewählte Nutzungen in Frage, wie beispielsweise durch die geplante Rettungswache. Bedeutsame Luftströme in diesem Bereich sind nicht bekannt.

2.5 *Landschaft*

Die vorhandene Situation mit stark frequentierten Straßen und bebautem Umfeld lassen keine schützenswerten Landschaftsaspekte erkennen.

2.6 *Kulturgüter und sonstige Sachgüter*

Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind von den Planungen nicht betroffen.

3. Auswirkungen auf Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete

Auswirkungen auf Landschaftsschutzgebiete und FFH-Gebiete sind nicht gegeben.

4. Zusammenfassung des Umweltberichts

Die geplanten Hochbaumaßnahmen des Deutschen Roten Kreuzes führen bei den Sachgütern Boden und Wasser zu Verschlechterungen der jetzigen Situation. Nutzungsbedingt kommt es vor allem zu einer sehr hohen Versiegelung der Fläche.

Dennoch sollen möglichst viele Einzelmaßnahmen dazu beitragen, die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen sowie ein humanes und sozialverträgliches Arbeitsumfeld zu gewährleisten. Das Grundstück für das Deutsche Rote Kreuz wurde minimiert und die bestehenden öffentlichen Verkehrsgrünflächen erhalten. Die Pkw-Stellplätze sollen mit wasserdurchlässigem Belag ausgestattet werden. Die übrigen befestigten Flächen für den Fahrverkehr müssen jedoch mit wasserundurchlässigen Belägen versehen und an die Kanalisation angeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Belange sind die Eingriffe eher als gering zu bewerten, da die jetzige Situation durch die Lage an einer Hauptverkehrsstraße, der Nutzung als Parkplatzfläche und die Gestaltung sehr negativ ist. Mögliche Verminderungen wurden im Rahmen des Bauvorhabens ausgeschöpft, von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Gebietes kann abgesehen werden.

G. Begründung für die weiteren Festsetzungen des Bebauungsplanes

1. Nutzungskonzept

1.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der Nutzung wird konkret für die geplanten Gebäude gemäß § 11 BauNVO als Sondergebiet für das Rettungswesen ausgewiesen.

Im DRK-Kreisverband Pforzheim sind derzeit ca. 120 Hauptamtliche tätig, Hauptsitz des Kreisverbandes mit allen sozialen Einrichtungen (Essen auf Rädern, etc.) ist die Kronprinzenstraße 22 in der Nordstadt. Aus diesem Gebäude soll die Rettungswache mit Leitstelle an diesen neuen Standort verlagert werden.

Im Katastrophenschutz des DRK-Ortsvereins Pforzheim sind gegenwärtig 50 bis 70 Personen ehrenamtlich tätig. Die geplanten Gebäude beinhalten im Wesentlichen die Garagen für den Fuhrpark sowie Verwaltungs- und Seminarräume. Jede Woche finden Jugendabende statt, darüber hinaus gibt es Ausbildungsabende für Fachleiter zum Thema Funk, Logistik etc., sowie Vorstandssitzungen. Die Räumlichkeiten werden drei- bis viermal pro Woche genutzt. Die starke Orientierung auf Jugendliche und Senioren setzt voraus, dass vor allem in den Abend- und Nachtstunden eine gute Busverbindung vorhanden ist. (siehe Punkt 2.3)

1.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl für das DRK-Grundstück wird mit 0,8, die GFZ mit 1,2 und die maximale Traufhöhe mit 11 Metern festgelegt. Diese Festsetzungen wurden aufgrund konkreter Planungen getroffen, die für den Gebäudekomplex bereits vorliegen.

Das Grundstück für das DRK-Vorhaben wurde minimiert, um nicht mehr als unbedingt erforderlich in die Umgebung einzugreifen. Zur langfristigen Sicherung der baulichen Eingrünung des DRK-Komplexes wurde eine private Grünfläche, vorwiegend entlang der Wildbader Straße, festgesetzt, die ca. 710 qm umfasst. Nutzungsbedingt ergibt sich jedoch ein sehr hoher Anteil an Stellplätzen und Zufahrten.

1.3 Bauweise

Der DRK-Gebäudekomplex wird durch ein einheitliches Erscheinungsbild zur Wildbader Straße hin geprägt. Durch diese Baumaßnahme soll eine attraktive, bauliche Stadteingangssituation geschaffen werden. Der dort vorhandene Erdwall wird abgetragen und durch einen Gebäuderiegel ersetzt. Eine (künstlerisch) gestaltete Grünfläche soll dabei die Fläche zur Straße hin bilden

Zur Arlingerstraße hin wird die Kammstruktur des Gebäudes sichtbar, die durch 3 Innenhöfe geprägt sein wird. Die Zufahrten zu den Innenhöfen erfolgt ausschließlich über die Arlingerstraße. Der Kreisverband DRK mit der Rettungswache und Rettungsleitstelle befindet sich im südlichen Teil, der Ortsverein DRK – Katastrophenschutz – im nördlichen Teil des Grundstücks jeweils mit separater Zufahrt

und Innenhof. Der mittlere Innenhof wird als Stellplatzfläche sowie als Zufahrt zur (unteren) Fahrzeughalle der Rettungswache genutzt.

Im Norden und Süden werden die Gebäude zweigeschossig ausgebildet, die maximale Gebäudehöhe wird bei ca. 11 Metern liegen. Die mittleren Gebäudeteile sowie der Baukörper entlang der Wildbader Straße werden eingeschossig sein.

2. Erschließung

2.1 *Individualverkehr*

Der vorhandene Standort ist für die beiden geplanten Nutzungen als ideal zu bezeichnen, da von hier weite Teile des Stadtgebietes ohne wesentliche Zeitverluste über Hauptverkehrsstraßen erreicht werden können; es wird somit ein sternförmiges Ausrücken ermöglicht. Die Ausfahrten erfolgen über die Arlingerstraße zur Wildbader Straße bzw. über die Höhenstraße zur Dietlinger Straße. Beide Ausfahrtmöglichkeiten sind für das DRK unerlässlich. Direkte Zu- und Einfahrten für das Baugrundstück in die Wildbader Straße und zur Dietlinger Straße gibt es nicht.

2.2 *Ruhender Verkehr*

Durch die Neuordnung der park & ride -Anlage im nördlichen Teil des Areal werden ca. 30 Pkw-Stellplätze bereitgestellt werden. In der Arlinger Straße können zusätzlich etwa 45 Pkws bzw. 29 Lkws (bei 10 m Länge) in Fahrtrichtung parken. Am Brötzingen Bahnhof werden in Zusammenhang mit der geplanten Haltestelle der Enztalbahn etwa 50 Pkw-Stellplätze sowie eine bike & ride Anlage für etwa 20 Fahrräder unmittelbar an der Haltestelle hergestellt. Es ist davon auszugehen, dass durch diese Umgestaltungs- bzw. Neubaumaßnahmen der aktuelle Bedarf gedeckt werden kann.

Die baurechtlich notwendigen Stellplätze für die Nutzungen des Deutschen Roten Kreuzes werden auf dem Grundstück selbst nachgewiesen.

Entlang der Arlingerstraße könnten auch Busse parken, sodass für Reiseveranstaltungen dieser Standort ebenfalls attraktiv werden könnte. Somit wäre auch eine öffentliche WC-Anlage auf diesem Park-and-ride-Parkplatz sinnvoll. In Zusammenhang mit der Skater-Anlage wurde vom Amt für Jugend und Familie eine WC-Anlage im Bebauungsplangebiet gefordert. Ein genauer Standort kann jedoch erst nach Vorliegen des endgültigen Straßenniveaus festgelegt werden.

2.3 *Öffentlicher Personennahverkehr*

Das Planungsgebiet ist ebenfalls an den öffentlichen Personennahverkehr sehr gut angeschlossen. An der Haltestelle „Brötzingen Bahnhof“ befindet sich die Linie 1/11, an der Haltestelle „Dietlinger Straße“ die Linien 12 sowie 720/721. Es wird erwartet, dass durch die Stadtbahnverbindung zwischen Pforzheim und Bad Wildbad eine wesentliche Aufwertung des Brötzingen Bahnhofs erfolgt. Durch die Schaffung von rund 50 Park-and-ride-Parkplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten im Bahnhofsbereich sowie durch

ein höheres Fahrgastaufkommen wird der Bahnhof Brötzingen eine stärkere Frequentierung erfahren.

2.4 *Fußwege*

Im Planungsgebiet sind die Fußwege überwiegend straßenbegleitend ausgebildet. Dies ermöglicht ein schnelles Durchqueren des Areals. Im Bereich der Buswartehallen gibt es auch direkte Verbindungen zum Park-and-ride-Parkplatz.

3. Lärmschutz

3.1 *Lärmentwicklung durch die angrenzenden Straßen*

Die Wildbader Straße stellt mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 28.100 Fahrzeugen eine stark befahrene Straße in Pforzheim dar. Die Dietlinger Straße wird von 18.600 Fahrzeuge am Tag, die Arlinger Straße/Nähe Einmündung in die Wildbader Straße von 13.600 Fahrzeuge am Tag frequentiert.

Durch die geplante Bebauung durch das DRK wird der vorhandene Erdwall nicht mehr benötigt und durch einen Gebäuderiegel ersetzt. Die Gebäudestruktur wurde bereits auf diese lärmabschirmende Wirkung hin konzipiert. Somit wird eine bauliche Abschirmung an dieser wichtigen Städteingangssituation erreicht. Es wird davon ausgegangen, dass durch die geplanten 1-2 geschossigen Gebäude keine nennenswerten Nachteile für die Gebäudenutzung und die nördlich anschließenden Gebiete hervorgerufen wird.

3.2 *Lärmentwicklung durch die neuen Nutzung*

Die Rettungswache, welche an diesem Standort neu errichtet werden soll, besteht aus der Rettungsleitstelle sowie dem Fuhrpark mit momentan sieben Fahrzeugen. Diese Rettungswagen (RTW-Fahrzeuge) haben die Hautaufgabe, Krankentransporte z. B. für Dialysepatienten durchzuführen. Die Rettungswagen rücken normalerweise morgens gegen 7.00 Uhr zu ihrem ersten Einsatz aus und verbleiben in der Regel bis zur Mittagspause im Stadtgebiet. Da es sich um tägliche Daueraufträge handelt, schließt sich an jeden Auftrag unmittelbar der nächste an, so dass die Fahrzeuge erst zum Schichtwechsel zum Einsatzstandort zurückkehren werden. Tagsüber sind alle sieben Rettungswagen im Einsatz, abends und nachts in der Regel zwei Fahrzeuge. Die Fahrt zum Noteinsatz erfolgt somit überwiegend von Standorten im Stadtgebiet. Bei einem Ausrücken vom geplanten Standort in der Arlingerstraße kann auf den Einsatz von Martinshorn voraussichtlich weitgehend verzichtet werden, da entlang der Arlingerstraße wenig Verkehr herrscht. Darüber hinaus ist es möglich, dass durch entsprechende Schaltungen der Ampelanlagen einem ausrückenden Rettungsfahrzeug die Vorfahrt gewährt.

Eine mögliche Lärmentwicklung beim Katastrophenschutz wird sich auf jene Zeiten beschränken, in denen die Einsatzfahrzeuge ausrücken. Dies erfolgte z. B. im Jahr 1999 in drei Fällen (Autobahneinsatz/Hochwasser/Versorgung von Einsatzkräften). Ansonsten werden unter der Woche durch freiwillige Helfer die Fahrzeuge und das Material in Stand gesetzt. Dies vollzieht sich vor allem in geschlossenen Hallen nach

17.00 Uhr. Die sonstigen Aktivitäten des Katastrophenschutzes spielen sich ebenfalls innerhalb des Gebäudes ab.

Insgesamt werden die Anzahl von An- und Abfahrten im Vergleich zur jetzigen Parkplatznutzung eher vermindert.

4. Ver- und Entsorgung

Alle für eine Bebauung erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen sind in den angrenzenden Straßenflächen vorhanden.

Die momentan im Planungsgebiet bereits bestehenden Wertstoffcontainer (Altglas- und Altkleider) verbleiben und werden als Standort baurechtlich abgesichert.

5. Grünflächen

Die privaten Grünflächen sind zusammen mit den Gebäuden des Deutschen Roten Kreuzes entwickelt worden. Dabei soll insbesondere zur Wildbader Straße hin ein gestalteter Grünbereich (z. B. in Form von Wellenlinien) den Standort adäquat betonen.

Die öffentlichen Grünflächen sowie das Straßenbegleitgrün nehmen die Bestandssituation auf. Umplanungen sind in diesen Bereichen nicht vorgesehen.

6. Flächenbilanz

Planungsgebiet	13.842 qm	100,0 %
Sondergebiet DRK	5.767 qm	41,7 %
Parkplatz	1.008 qm	7,3 %
Verkehrsflächen inkl. Verkehrsgrün	7.067 qm	51,0 %

H. Folgeverfahren

Zur Realisierung des Bebauungsplanes ist die Durchführung eines Umlegungsverfahrens nach § 45 ff des Baugesetzbuches nicht erforderlich.

I. Kosten

1. Technische Ämter

Die voraussichtlichen Gebühren, welche zur Bildung des Flurstückes notwendig ist, belaufen sich auf rund 4.700 €. Die Kosten für die Tiefbauplanungen werden noch ermittelt.

2. Stadtwerke

Der Bebauungsplanausschnitt ist versorgungstechnisch voll erschlossen. Die Stadtwerke beabsichtigen keine Leitungsverlegung.

Pforzheim, 26.03.2002, 61 Mai/ed

Begründung zur Satzung über die Genehmigungspflicht von Grundstücksteilungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Teilgebiet „Arlinger“ – Ausschnitt „Zwischen Arlingerstraße und Wildbader Straße“ – ist für Baugrundstücke das Erfordernis der Teilungsgenehmigung angeordnet, um städtebauliche Fehlentwicklungen, wie nicht vertretbare Konzentrationen und Verdichtungen zu vermeiden. Ungewollte Grundstückszuschnitte bzw. Teilungen oder damit bezweckten Nutzungen, die mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht vereinbar wären, sollen verhindert werden.

Pforzheim, 26.03.2002

61 Mai

Gemäß § 244 (5) Baugesetzbuch in der Fassung vom 20.07.2004 sind Satzungen auf der Grundlage des § 19 des Baugesetzbuches in der vor dem 20.07.2004 geltenden Fassung nicht mehr anzuwenden. Diese Satzung (Satzung zur Genehmigungspflicht von Grundstücksteilungen) nimmt daher nicht an der Rechtskraft teil.

Begründung zur Satzung über die örtlichen Bauvorschriften gemäß LBO

1. Werbeanlagen

In dieser Stadteinfahrtssituation muss besonders auf eine sensible Gestaltung der Baulichkeiten Wert gelegt werden. Insofern werden die Werbeanlagen auf das Mindestmass reduziert und sind nur an der Stätte der Leistung bis zu einer Größe von 1,5 m² zulässig. Lichtwerbung ist generell unzulässig.

2. Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

Stellplätze sind als wasserdurchlässige Fläche herzustellen (Pflasterfläche mit Rasenfugen, Schotterrasen oder sonstige wassergebundene Decken). Damit soll die insgesamt hohe Versiegelung von Flächen gemildert werden.

3. Dachbegrünung

Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 10° Dachneigung sind zu begrünen. Damit soll das vorhandene Kanalnetz entlastet und insgesamt ein Ausgleich für die starke Versiegelung von Freifläche geschaffen werden. Zur Förderung der regenerativen Energien können statt der Dachbegrünung auch Solaranlagen installiert werden.

Pforzheim, 26.03.2002

61 Mai/ed

\\it\dfs620\620\70\BPL\Allgemein_BPL\BegründungWildbader4.doc